Ifjú REPÜLŐ
A MAGYAR FIÚK REPÜLŐ LAPJA



IV. ÉVFOLYAM 8. SZÁM
1944. augusztus 1.
ÁRA 50 FILL.

*Utolsó simítások*



# NAPLÓ EGY REPÜLŐNÖVENDÉK ÉLETÉRŐL

IRTA: NAGY SÁNDOR

(2)

Ránk nehezedett a titokzatos csönd. Még a legdurvább lelkű ember lelkéből is felszárnyal ilyenkor a dal, habár esetlenül együgyűn is.

A mi ajkunk is dalra nyílott, a gramofon is énekelt, a tücsök is hegedült, a gépmadarak is csattogtatták szárnyaikat a hangárban, a szúnyogok is daloltak friss kedvvel, friss vérről. Ők a friss vérről daloltak, belőlünk a friss vér dalolt.

Előlkipufogós őskori autónkra pattantunk és az oktató úr megautóztatott bennünket. Duhaj volt a kedvünk; víg az énekünk! Harsogó indulók estek nedves ajkainkról. De mindennek van vége, és egyszer ennek is vége lett. Le kellett feküdni.

A főoktató úrék még társaságban maradtak. A gramofon egymásután zengte a szebbnél szebb melódiákat.

Én ágyam szélén hallgattam a beszűrődő hangokat. Kis falumra gondoltam, ahol ilyenkor már szintén szólhat a pásztor furulyája. Odaképzeltem magam! Szívem itta a furulya szavát, az ősi dalt, a magyar dalt, a bánatos altatódalt. A szülőfalum házai tűntek elébem, tájak, zöld vetések, de én ekkor már álmodtam.

Május 31. Szombat

Minden akkor szép, ha tiszta. Erre a barackok is emlékeztetnek derekasan, amit az oktató úrtól kaptam, alig pár perce a cipőm feltűnő sárossága, undok elhanyagolása miatt. Megérdemeltem.

Hiszen a hajnal is akkor istendícsérőbb, amikor a tiszta kék égbolton csicsereg. A gépmadarak is vígabbat pihennek, ha tiszta testtel, tiszta fészekbe rakjuk őket. Ma igazán kivettük a részünket testük hű ápolásából. Az egész délutánt azzal töltöttük el. Tiszták is lettek! Olyanok, mint a tisztatollú, büszke turulmadarak. Az öntisztálkodás is megindult, mert a szándék is tiszta volt: „Kimenő!"

Mindenki sietve rendbehozta magát, hogy a „szobarend" készületlenül ne érje.

Ez valahogy sikerült is.

A fiúk legnagyobb része kirepült fényes, vasalt nyakkendőkkel, frissen, tisztán.

Talán a lelke is mindnyájának tiszta volt. Talán tiszta leányszemekbe akarnak nézni, valami zöld folyóparton, házak ablakában. Lehetséges. Az ő gondjuk.

Én is kimehettem volna, de nem volt hangulatom. Sehogysem akart ma sem sikerülni a repülésem. Ez marja bensőmet, keserít el. Pedig meg kell tanulnom. Hisz lehetetlen,




hogy ne tanuljam meg. Majd könnyekre fakaszt tehetetlenségem.

Micsoda! Sírás. Szégyelem kimondani. Egy magyarnak nem szabad sírni. Dolgozni kell. Mi lett volna, ha Béla király a tatárjárás után csak sírt volna. Ha Hunyadi János a nagy török seregek láttára sírt volna s a többi nagy magyarok is a legnehezebb helyzetben csak sírtak volna. Anynyit beszélek már a sírásról, hogy a felhők is valahol Szeged fölött már sírva fakadtak. A napot is elfödték már szürke. komor homlokukkal a viharfelhők.

Vihar! Hiszen itt nem lehet sár, itt mindennek mocsoktalan tisztának kell lenni. Csak a reggeli harmatot fogadjuk el, levegőt tisztítani. Igazam is lett. A felhők szépen elvonultak és mire megvacsoráztunk, újra kiderült az ég velünk együtt.

Petheli bajtárs viszi a szót. Komoly arccal tréfál. Az a hosszú fiú sarkától a fejebubjáig tele van tréfával. Annyi vicc van benne, hogy a felesleg kiesik a száján!

— Moziba kéne menni — suttogja. A főoktató urék is odamennek. Próbáljuk ráterelni a figyelmet a mi nagy menniakarásunkra. Nagy művészettel, nyugodt flegmával mondja vacsora közben, hogy a Főoktató urék is hallják: „Ej, fiúk, de jó volna moziba menni!"

Sikerült is! Megkaptuk a szabad ki- és beautóztatást Szegedre. Huj! be megörültünk neki. Az autón dal, dalra kelt ki torkunkból. A dalágak annyira kinyúltak, megnőttek, hogy mikor a „Lefújva" vezényszava elhangzott Szeged közepén, alig bírtuk a vastag, szívós dalhajtásokat elmetszeni a szájunk előtt.

A moziban szerelmes, érzelgős francia filmet adtak. Szép volt, de szebb lett volna, ha magyar szerelmet, a magyar fajról szóló filmet nézhettem volna meg. Mozi után az északi félgömbön, a Kárpátok övezte medencében, a Tisza folyó mellett, egy kis falucska szélére hazatértek a növendékek és rögtön aludtak. Igen! Még most is alusznak.

Pünkösdvasárnap, jún. 1.

A Szentlélek ünnepe van. Reggel hallottam az angyalok szárnyainak suhogását. 400 kilométeres sebességgel haladhattak a friss levegőben. Hát amint az ablakomon kitekintek, mit látok? Egy nagy csomó angyal egy csodálatosan nagy ecsettel végighúzza az ég boltját tiszta kék színnel. Egy másik csoport harmatot permetezett a fákra, füvekre, virágokra, a csősz bajszára. Mások a bogarak hátát fényesí-




tették. A kis fecskék új frakkot kaptak s a tücsök is levetette rongyos dolmányát. A háztetőket arannyal vonták be egy nagy aranyozó segítségével, amelyet keletről húzattak valami félelmes daruval felfelé. Istennek ünnepi tervezője ugyancsak ki akart tenni magáért.

Dühös is lehetett az ördög, mikor látta Isten szépségének megdicsőülését. Mérgében egypár helyen piszkos füstöt fújt a nyugati égtáj szélére, de ez nem rontotta el a tájék fenségét.

Mikor minden ember elkészült az öltözködéssel, akkor lehetett csak érezni, hogy ülepszik az ember szívére a fehér galamb jóleső nyomással. A titokzatos fehér fenség súlya lenyomja a harangok lendítővasát és azok zengő misére hívó hangon meg is szólalnak.

A fiúkkal én is odamegyek. Térdelünk, imádkozunk, s a fehér isteni galambra gondolunk.

Mise után szintén mindenki a galambjára gondol. Van, aki a volt kis kékszemű galambjára, van olyan is, aki a mostanira és végül van olyan is, aki a jövendőbelijére. Ez utóbbiak szerényen szemlélik a kis bóbitásokat az utcán.

Én napos voltam. Vigyáztam, őriztem. Még a szívemet is megőriztem, mert ha bementem volna a faluba, egy szép leány bizonyára elvitte volna a felét. S fél szívvel, fél lélekkel, haj, de bús lett volna az életem.

Nem hallgathattam volna az angyalok szerenádját az Isten palotájának ablaka alatt. Megmarad fél szívem állandóan a másik félnek elrablójára gondolt volna, a nefelejcskékségű szemekre, bíbor ajkakra.

Pünkösdhétfő, június 2.

Az ezredes úr meglátogatta repülőterünket. Szép, magas szál, komolyarcú ember. Szürke szeme erősen a bensőmbe nézett, mikor jelentkeztem előtte. A vér az arcomba szökött. Szerencse, hogy barnabőrű vagyok, még azt hihette volna, hogy szégyenkezem előtte.

Mindent átvizsgált, megnézett. Rendben talált mindent. Jól be is van rendezve az alap portája. Egészséges lakás, fürdőszoba, friss levegő, egy kis fegyelemmel, büntetéssel körülfonva. Olyan mint otthon.

Velünk is ebédelt! Jókedvűen nézte, milyen étvággyal ettek a fiúk. Hiába, enni azt tudunk. Étvágyunk még a nagy torok korszakából, víg lakomák idejéből maradt meg.

Az ezredes úr elutazása után letelt az én naposszolgálatom is. Én is kimehettem a faluba egypár órára.

A kanyargós öreg Tisza partján sétáltam végig. Fütyü-




résztem. A fűzfák hallgatták. Nyakig vízbe voltak a szegények. Az ördöngős Tisza folyt el a zöld ágacskák között.

*(Folytatjuk)*

IV. ÉVFOLYAM BUDAPEST, 1944. AUGUSZTUS 8. SZÁM

# IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR FIÚK REPÜLŐLAPJA



VITÉZ BÁNFALVY ISTVÁN
VEZÉRŐRNAGY
A M. KIR. HONVÉD LÉGIERŐK
UJ PARANCSNOKA

# MAGYAR SAS*

— Te Jóska, te!...

— Megyek már, édesapám...

— Hol a csudában vagy? Jössz-e már?

— Már itt is vagyok...

— Nem láttad az okulárémat?

— Az okulárét?... Ott van, ni! Idetette édesapám a polcra... Tessék...

— No, jól van... Add csak ide... Micsoda, már megint sárkányeregetésre készülsz?

— Nem sárkány lesz ebbű, édesapám... Repülőgépmodel ez, mégpedig új model... Most terveztem ki és ha úgy sikerül, ahogy én szeretném... akkor biztosan megnyerem az első díjat a versenyen...

— Mindig csak a játékon jár az eszed... pedig benőhetne már a fejedlágya...

— Nem játék ez édesapám... Komoly dolog ez, nagyon is komoly dolog...

— Az ám! Komoly, akár a homokkal való játék... a gyermek azt is komolyan csinálja...

— Hát az csak játék, de annak is meg van az értelme... Amivel én foglalkozom... az már komoly készülődés az életre... Édesapám azt hiszi, hogy sárkányt készítek... Pedig én már a jövőmet építem...

— Micsoda? Tán így készül az ember a vicispánságra?!

— Én nem tudom, hogyan készül, de én nem is akarok vicispán lenni...

— Tán nem elég magas neked, mi?

— Én még magasabbra török... Én repülő leszek...

— No nézd csak a cserebogarat... Alig bújt ki a földből, már verébnek képzeli magát...

— Nem veréb akarok én lenni, édesapám, hanem sas... Mégpedig magyar sas... Magyar repülő...

— Mondtam, hogy nem nőtt még be a fejed lágya... No, majd ad neked édesanyád...

— Nagyon is megjött már az eszem, édesapám... Édesanyámtól meg nem tartok... tudom, hogy ő megért engemet... Megért, sőt büszke is lesz rám... Tudom, hogy azzal bocsát szárnyamra, hogy: eredj, kicsi fehér galambom, eredj és térj vissza, mint erős sas...

— Nocsak... nocsak... elég baj az, hogy édesanyád nem tud kemény lenni veled... Ha már mindenáron ki akarod törni a nyakadat...

— Ejnye, édesapám...

— Hiába ejnyézel... Nem volt elég neked, amikor tavaly nyáron lepotyogtál az eperfáról?!

— Más dolog ez, édesapám...

— Hiszen persze, hogy más... Mert a felhőkből még nagyobbat eshetsz s akkor mán nem úszod meg olyan könnyen...

— Ne féltsen engem, édesapám... Édesapám is volt katona a mult háborúban... Ott is érhette volna baj, elég alkalom volt rá...

— Más az a földön, meg más: a levegőben...

— Tudom, hogy más...

— Mert ha a földön megy keresztül rajtad a golyó, még kiheverheted, de ha a felhők között jár át, akkor...

— Édesapám, ha az ember egyre csak arra gondol, hogy mi baj érheti, akkor ki se mozduljon a világba... Ne féltsen engem... nem lesz mindig háború, repülőre meg mindig szükség lesz... ha pedig háború lesz, akkor még nagyobb szükség lesz rájuk... Mert ha megtámadják az országot, akkor védekezni kell, ha a földön támadják, akkor a földön kell harcolni, ha meg pedig a levegőből éri támadás, akkor ott kell harcolni a felhők között... ahogy most is harcolnak a mi repülőink... Fiatal fegyvernem ez, de máris annyi dicsőséget aratott, hogy nem marad el a többi mögött...

— De jól tudod, te gyerek, mintha furt ezt tanultad volna...

— Tudom és büszkén készülök arra, hogy én is növeljem a magyar sasok dicsőségét... Ne féltsen engem, édesapám, azért tanulok és készülök már most, hogy olyan biztos legyek a levegőben, akár a madár... Mert a repülésnél nem csak a repülőgép fontos... a repülőt a tudása, képzettsége teszi igazi úrrá a levegőben... Aki nem tud úszni, az a kis patakba is belefulladhat, de aki kitanulta és igazán ismeri az úszás csínját-binját, az az örvénybe is belemerészkedhetik és urrá lesz fölötte... Képzett repülő akarok lenni, hogy kiváló magyar repülő lehessek s ha harcban kell a tudásomat felhasználni, akkor győzedelmes magyar repülő legyek... Meglátja, édesapám, egyszer még büszkék lesznek rám...

— No, no... csak ne akarj levenni a lábamról...

— Majd csak belenyugszik édesapám... emiatt nem zördülünk össze...

— Még csak az kéne, te kölyök... Máris lóhátról beszélsz velem... pedig még nem is ülsz a repülőgépeden...

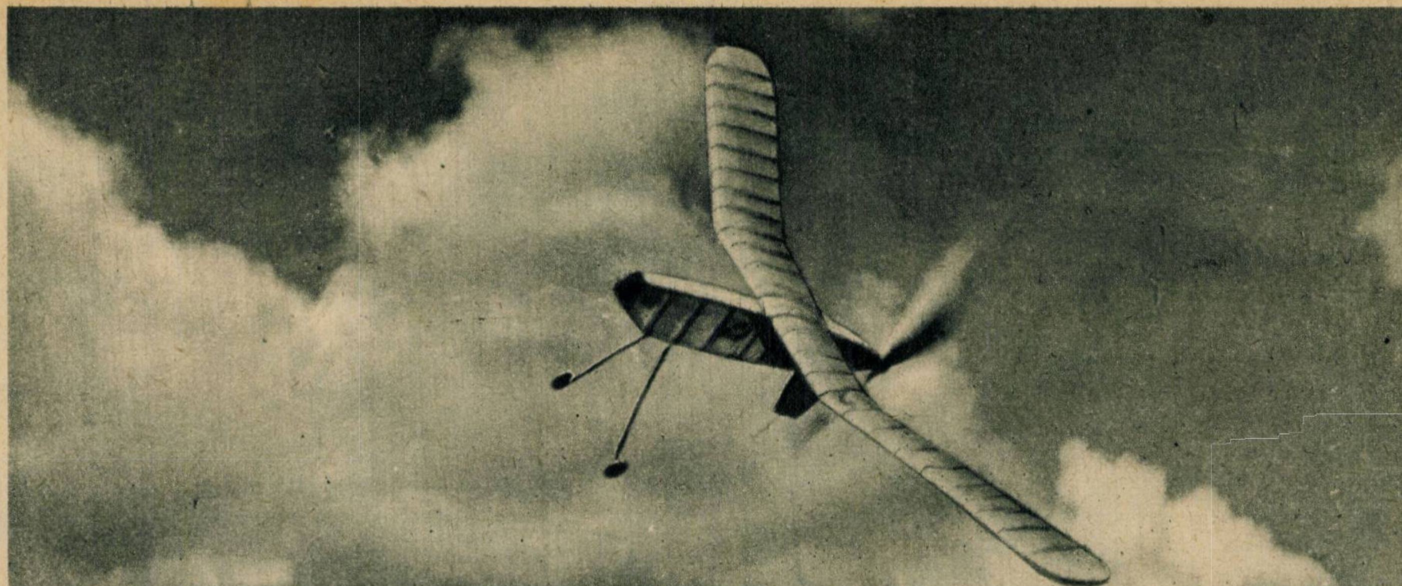
— De egyszer majd fenn szárnyalok, magasan és diadalmasan a felhők között...

— Jó... jó... te gyerek... ha már nem tudod kiverni a fejedből... hát nem bánom... de ha már egyszer szárnyra kapsz, hát akkor ne veréb légy, hanem sas...

— Az leszek, édesapám, diadalmas magyar sas...

**Turchányi István**

* F. hó 12-én a Honvédműsor keretében Budapest I-en elhangzott párbeszéd.



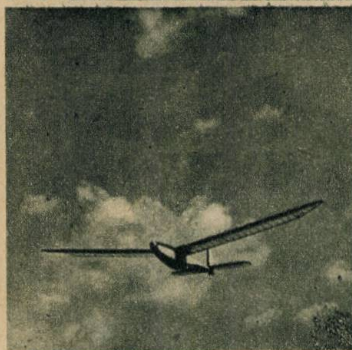
# A DÉLVIDÉKI IFJÚSÁG MODELVERSENYE

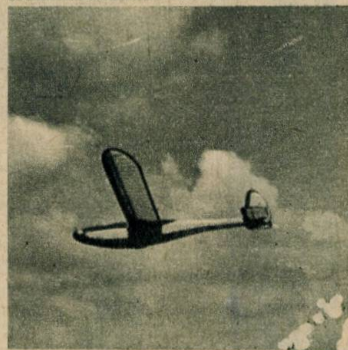




A Magyar Aero Szövetség modelező szakosztályának XIV. körzeti központja június 29-én szabadtéri modelversenyt rendezett az újvidéki sportrepülőtéren. A résztvevők nagy száma miatt reggel 9-től egészen délután 4 óráig tartó verseny mindvégig érdekes volt és a szépszámú nézőközönség sok sikeres repitésnek volt szemtanúja.

A délvidéki ifjúság modelversenyét hosszú ideig tartó szorgos munka és gondos felkészülés előzte meg. 75 résztvevő jelent meg a verseny napján az újvidéki repülőtéren és izgatottan álltak sorba a versenybizottság előtt, ahol sajátkezüleg készitett gépeiket először műszaki vizsgálatnak vetették alá. A műszaki vizsga a legjobb eredménnyel végződött, alig volt model, mely ne felelt volna meg az előírt követelményeknek és több eredeti ötletről tanuskodó model is akadt. A sorrend megállapitása után csakhamar megkezdődött a repítés és egymásután emelkedtek levegőbe a szebbnél szebben épitett modelek. Az indítás csörlőszerkezettel történt és attól a perctől kezdve, hogy a kívánt magasság elérése után lecsapódott a gépről a zsineg, a gép tulajdonosának szurkolása mellett szigorú időmérők figyelték a repülési időtartamot. A ragyogó napsütéses, nagyszerű időben sokáig maradtak a levegőben a kis gépek és szép látványt mutattak a különböző színekre festett, lassan körözö modelek. Némelyik gép kedvező légáramlatra akadva, messzire szállt, túl a városon és eltűnve az útját követő szemek elől, elrepült Horvátország felé, hogy hirdesse a magyar ifjúság munkáját és teljesítményeit.





A vitorlázó modelek után a gumimotoros gépek inditására került sor. Ezeket már nem csörléssel indítják, hanem kézből lökik a levegőbe. A kis gumimotorosok is kiváló eredményeket repültek. Feltünt a versenyen néhány benzinmotoros model is, melyek már épitőik komoly felkészültségéről tettek tanúságot.

A jólsikerült verseny végén a versenybizottság nevében a budapesti szövetségi kiküldött értékes dijakkal jutalmazta a legjobb eredményeket elért modelezők munkáját.

A versenyen csaknem valamennyi délvidéki modelező kör képviselve volt. A verseny indulói az újvidéki, szabadkai, moholi leventeegyesületek modelező szakosztályainak és az újvidéki, szabadkai, zombori gimnázium, valamint az újvidéki polgári iskola aerokörének tagjai közül kerültek ki.

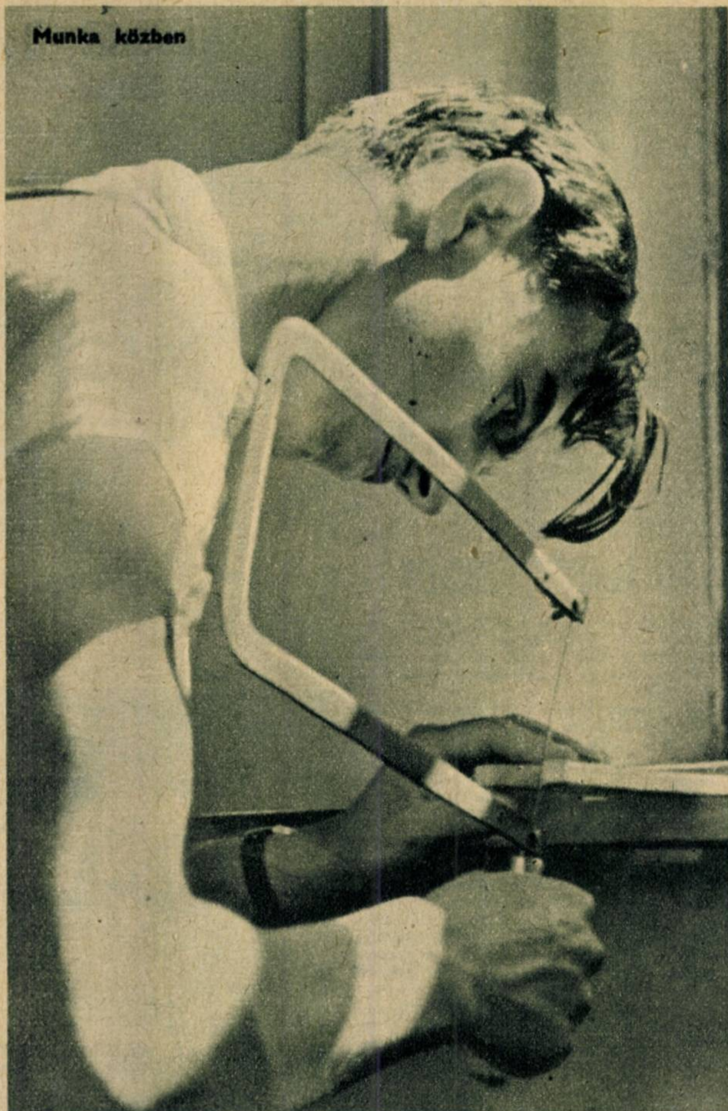
Az eredmények a következők voltak: a leventeszakosztályok közti csapatversenyben első lett az újvidéki leventeegyesület, második a szabadkai leventék modelező köre. Középiskolások csapatversenye: 1. újvidéki gimnázium, 2. újvidéki polgári iskola. Az összesitett csapatverseny eredménye: első díjat kapta az újvidéki leventeegyesület, második lett a szabadkai leventeegyesület és harmadiknak végeztek az újvidéki gimnázium aerokörének tagjaiból alakult csapat. Az egyéni versenyt Bezzegh Aladár, szabadkai levente nyerte, második helyezett Cárevics Boriszláv újvidéki levente, harmadiknak végzett Dömötör Ferenc újvidéki levente.

A sikeres újvidéki verseny ismét egy beszédes bizonyítéka az ország legkülönbözőbb vidékein élő ifjúság repülés iránti lelkesedéstől fűtött nemzeti fontosságú modelező munkájának.

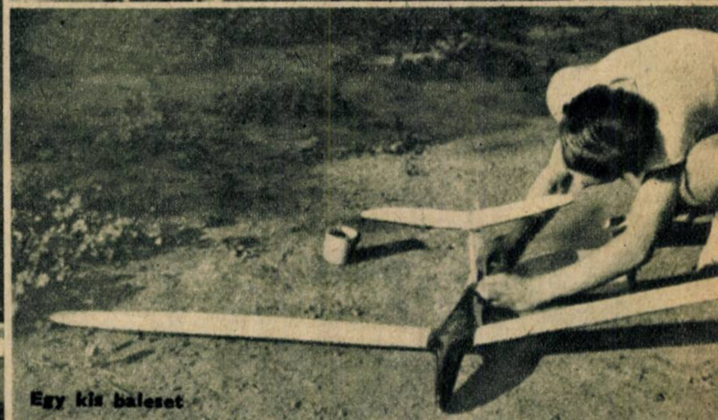
si—gy






Munka közben


Egy jól si


Egy kis baleset

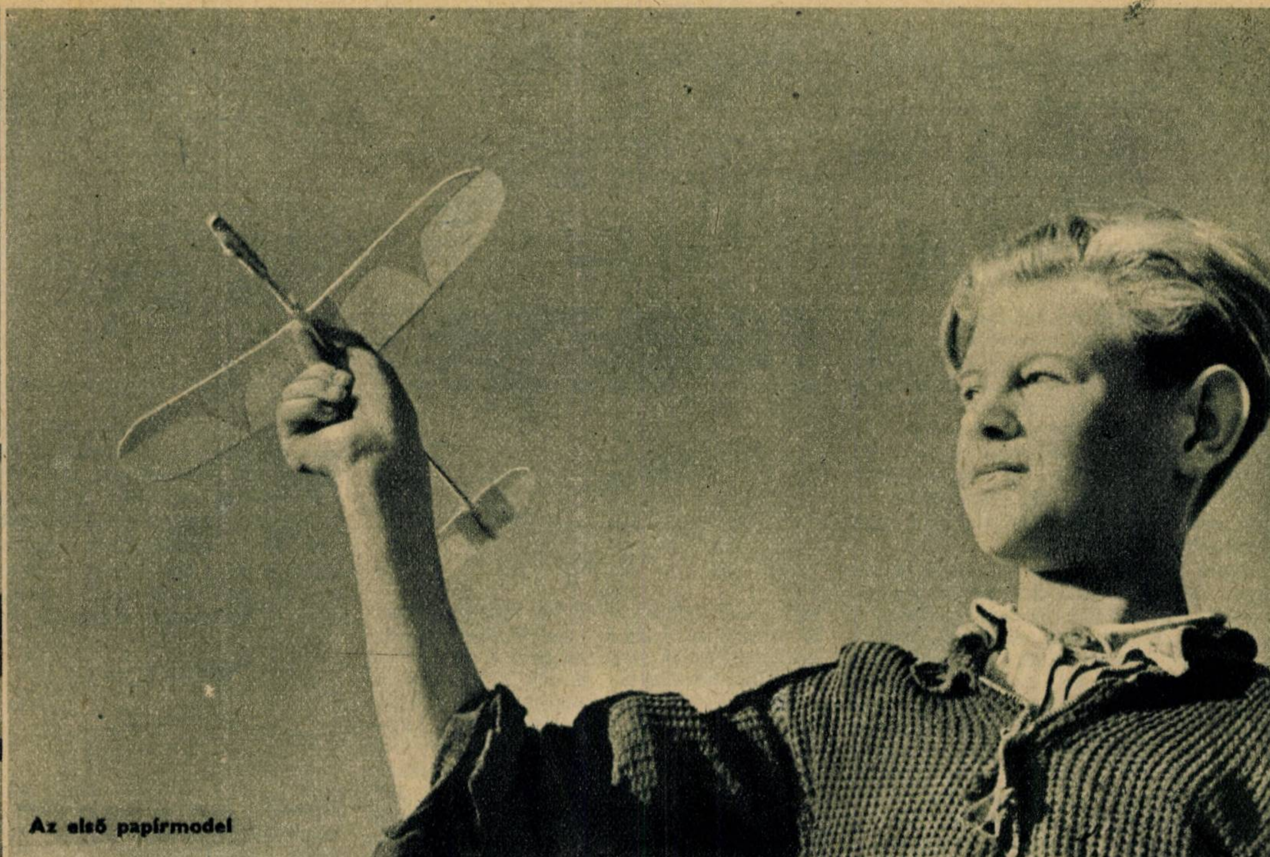
# KÉPRIPORT AZ O
# TANFOL


A munkaasztalnál


Levonulás az



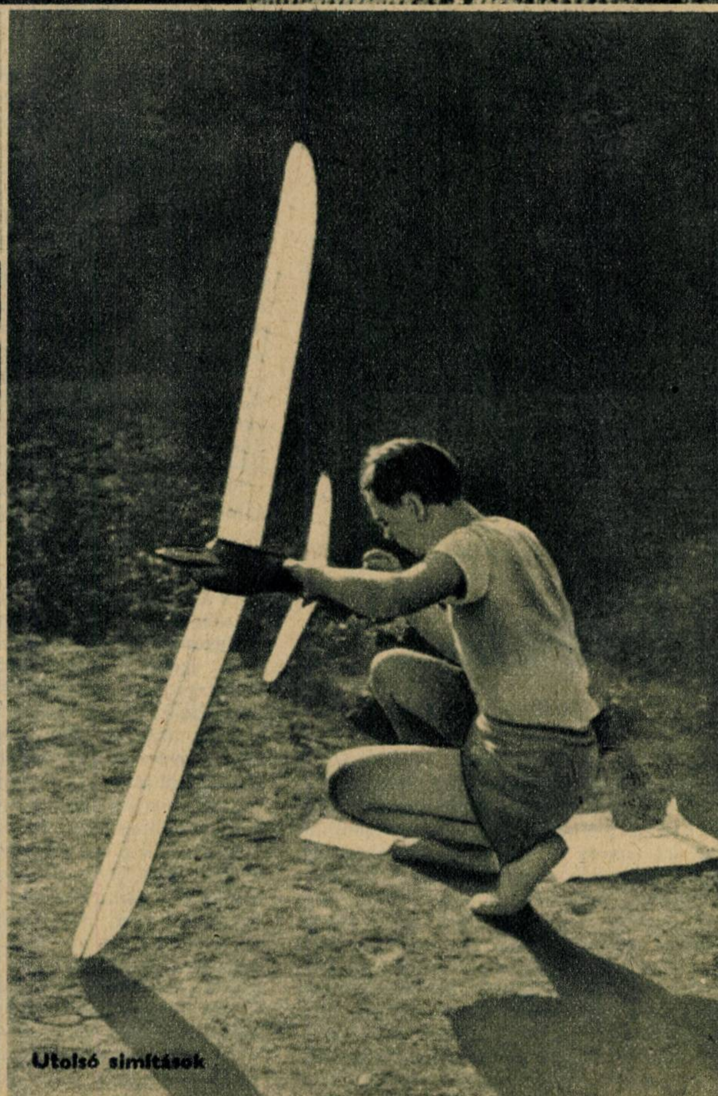

...ilt „Levente IV"


Az első papírmodel

# ...L. R. M. K. OKTATÓI
# ...AMÁRÓL


...édhez


Kissé hátrább a szárnyat


Utolsó simítások

# Az áramláshoz illesztett törzs

A törzs kedvező áramlástani kialakításával modelünk teljesítményét jelentős mértékben növelhetjük. Teljesítménymodelek tervezésénél már eleve figyelembe vesszük ezt a szempontot és igyekszünk az így adódó lehetőségeket kihasználni. Ezért alkalmazzuk az építési lehetőségektől függő többé-kevésbbé jó megközelítéssel legkisebb ellenállást adó **cseppformát.**

Balzával bővelkedő országokban a modelek törzse igen sokszor csaknem tökéletes cseppalakú. Ezt a kialakítást azonban szokásos építési módszereinkkel csak a balza használata teszi lehetővé. Hazai építőanyagokkal is építhetünk tökéletes cseppalakot (héjtörzs), ez azonban egyelőre ritkán alkalmazott módszer. Nálunk a modelek törzse, ha meg is látszik rajta a cseppformához való ragaszkodás, az építési lehetőségek korlátozottsága miatt attól többé-kevésbbé eltér.

A model törzsét általában réteges lemezből kivágott szögletes bordákkal építik. Az így keletkező szögletes alak, ha nem is tökéletes, a gyakorlatban többnyire megfelel. Nagyteljesítményű modeleinknél a lehetőségig igyekszünk megközelíteni a cseppformát, ebbeli törekvésünkben azonban igen fontos részletről feledkezünk meg. Igaz ugyan, hogy a cseppforma adja a legkisebb ellenállást, de csak akkor, ha az a cseppforma, tehát a törzs, önmagában, minden zavaró alkatrész nélkül repül. A gyakorlatban ez nem áll fenn, a **törzshöz szorosan hozzátartozik a szárny.**



1. ábra

Ezt a tényt eddig is tudta mindenki, de következményeivel annál kevésbbé számolt. Az aránylag nagyfelületű szárny igen erősen befolyásolja az áramlást, a model törzse körüli áramlásviszonyokat és így elsősorban az áramlás irányát. Az önmagában álló törzs körüli áramlást 1. sz. ábránk mutatja. Látjuk jól, hogy az úgynevezett selymes szál (amely a törzs orránál megszakad és újra indul a törzs kihegyezett végénél) általában párhuzamos az áramlás irányával, sőt forgástestnél, mint ebben az esetben is, egybeesik



2. ábra

vele. Ha a test középvonala és az áramlás iránya szöget zár be (ferde megfuvatás), a test ellenállása megnövekszik. A következők könnyebb megértéséhez vegyük elő a modelezőink előtt jól ismert 3. sz. ábrát. Ez ábrázolja, milyen az áramlás repülés közben a helyesen kialakított modelszárny körül. Látjuk, hogy a szárny előtt még vízszintesen haladó levegő a szárny előtt felfelé tér ki, majd a szárny által elhajlítva, csaknem azonos szögben lefelé veszi az útját és csak bizonyos távolság megtétele után halad ismét vízszintesen. A következő ábrán a szárnyat már összeépítettük a törzzsel. Természetesnek találhatja mindenki, hogy a szárny a törzs körüli áramlást hasonló módon befolyásolja.



3. ábra

Az előbbiek alapján megállapíthatjuk, hogy ez a befolyásolás ellenállás szempontjából igen kedvezőtlen. Az áramlás iránya nem egyenes, hanem ívet ír le a szárny körül és így többé



4. ábra

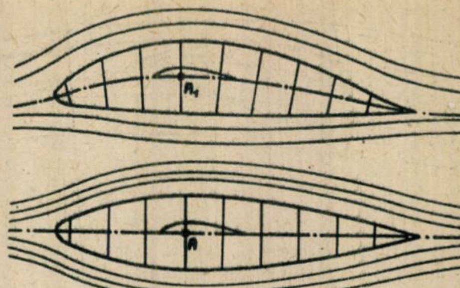
nem párhuzamos a törzs középvonalával. A törzsnek az elején és végén ferde megfuvást találunk. Már az ábrát vizsgálva is valószű az ellenállás növekedése és ezt a feltevést a szélcsatorna kísérletek teljes mértékben fedik. Számszerűen ez annyit jelent, hogy ha a törzsnek az ellenállása egy bizonyos repülési sebességnél például tíz gramm és ugyanakkor a szárny ellenállása (külön mérve) mind a kettőt ugyancsak 10 gramm, akkor az összeszerelt szárny és törzs ellenállása együtt nem húsz gramm lesz, hanem annál jóval több. Ennek a fent leírt jelenségen kívül más oka is van. Fellép az úgynevezett egymásra hatásból származó (interferencia) ellenállás és ennek a nagysága nem helyesen kialakított törzsszárny átmenetnél elég tekintélyes. Az ellenállásnövekedést azonban a mérések szerint nem írhatjuk kizárólag ennek az átmeneti ellenállásnak a rovására. Az ellenállásnövekedés egyik legfontosabb oka, éppen az előzőkben leírt ívalakban történő megfúvás.

Ezt az ellenállásnövekedést a törzs alakjának az áramláshoz való illesztésével csaknem százszázalékban ki tudjuk küszöbölni. Az áramlásnak megfelelő kialakítás azonban a megszokottól teljesen eltérő törzsformát ad. Ez a törzsforma különböző lehet a követelmény az, hogy a törzsnek a középvonala éppen úgy párhuzamos legyen az ívalakban futó áramlás irányával, mint a közönséges cseppalaknál, ha szárny nélkül fúvatjuk meg.

Ennek a követelménynek alapján, ha ismerjük a fel- és leáramlás nagyságát, már megszerkeszthetjük a törzs oldalnézetét.

### A „csuka" törzs

Ez a törzsforma a közönséges cseppalakból vezethető le. Osszuk be a cseppforma közepén végigvonuló egyenest egyenlő részekre. Rakjunk ezeken az osztáspontokon keresztül merőlegeseket. Következőkben rajzoljuk fel megközelítőleg a szárny körül eltorzult áramlás irányát. Egy pontot, körülbelül a szárny nyomásközéppontját, közösnek vehetünk. Ettől jobbra és balra ugyanazokat a távolságokat mérjük fel, az eredeti cseppformán is és a hajlítotton is. Az új osztáspontokra is megrajzoljuk a merőlegeseket (az ívnek megfelelően ezek természetesen már nem lesznek egymással párhuzamosak). Nem kell mást tennünk az új törzsforma szerkesztésénél, mint ezekre a merőlegesekre az eredeti cseppformáról közvetlenül lemérhető kontúrtávolságokat felmérni. Ezzel magkaptuk a lehető legegyszerűbb módon az áramláshoz illesztett törzs egyik fajtájának az oldalnézetét. A gyakorlati követelmények miatt ez a forma némikép módosul. Ezt a módosított és modeltörzsnek használható formát látjuk a 6. ábrán.



5. ábra

Formája után ezt a törzset neveztük el „csuka" törzsnek.

A törzs repülés közben nem „emel", amint azt a formája után gondolnánk. Az áramláshoz való pontos illeszkedésnél csak ellenállása van.

A fel- és leáramlás iránya modeleknél tökéletesen megbízhatósággal nem számolható. De a számításoknak megfelelően kialakított törzs a gyakorlatban mégis beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Jobbnak bizonyult, mint a közönséges cseppalak. A legkisebb



6. ábra

ellenállást ennél a törzsformánál is (akár a cseppalaknál) az elölnézetben legömbölyített forma adja. Megfelelő építési módszerekkel természetesen kiépíthető, a nehézségek azonban ugyanazok, mint a közönséges cseppalak kiépítésénél. Modelek számára általában a szögletes törzs jól beválik. Sok szempontból a törzs szögletes kialakítása, mivel nagyobb oldalfelületet ad, kedvezőbb is (lejtővitorlázó modelek). Ezért semmi akadálya nincs annak, hogy a fentiek alapján szerkesztett törzsünket ugyancsak szögletesre készítsük el. Ilyen törzse volt lapunk utolsó számában megjelent I. R.—33. iskolavitorlázó modelnek.

A törzs középvonalának íveltsége még a szárny helyzetétől is függ. Minél mélyebben helyezzük el a szárnyat (mélyszárnyas), a törzsnek annál nagyobb része fekszik az eltorzult áramlásban és így a szükséges íveltség annál nagyobb. Középszárnyú gépnél ez az íveltség már kisebb, vállszárnyúnál tovább csökken, magasra helyezett szárnyú elrendezésnél (parasol) már teljesen jelentéktelen lesz.

Vállszárnyas modeleinknél az íveltség mértéke már csak akkora, hogy oldalnézetben teljesen egyenes alapvonallal is megelégedhetünk. A törzs középvonalának íveltsége természetesen ebben az esetben is megvan, akárcsak az egyenes nyomott részű profiloknál.

Érdekes dolgot látunk, ha vállszárnyas modelhez a fenti elgondolás alapján törzset készítünk. Helyes légerőtani és szerkezeti kialakítás esetén ez a törzs csaknem teljesen azonos a most is általánosan használt törzsformával, de a törzs felső része került alulra. Ha előző elgondolásaink alapján ezt az általánosan használt törzsformát a szokott helyzetében vizsgáljuk, azt fogjuk látni, hogy ez az elképzelhető legrosszabb megoldás. (8. ábra.) A törzsnek van ugyan íveltsége, de ez az íveltség éppen ellenkező értelmű, mint ami kívánatos. Ellenállása tehát jóval nagyobb, mint az egyenes középvonalú cseppformáé. Ennek az általánosan használt törzsformának az alkalmazásával tehát a tervező szándékosan mond le az elérhető teljesítmény egy részéről. Érdekes azonban, hogy ez a törzsforma, ha megfordítjuk, jó eredményeket ad. (7. ábra.)

A törzsforma kialakítására a továbbiakban éppen olyan tág terünk van, mint eddig. A legkülönbözőbb kedvező kialakítású törzs-



7. ábra



8. ábra

formákat állíthatjuk elő, csak a szárny körüli áramlásra kell tekintettel lennünk.

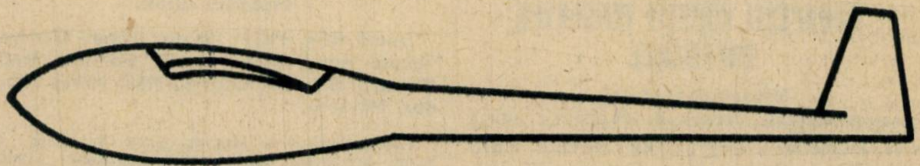
A fel- és leáramlás szögét pontosan eltalálni természetesen nehéz. Pontosan számítani, a modelek még nem teljesen tisztázott áramlásviszonyait szem előtt tartva, úgyszólván lehetetlen. Modeleinknél a leáramlás a szárny mögött körülbelül 1 : 10 arányban tér el az eredeti iránytól. Mint a modelezésnél eddig is, inkább a gyakorlat által kialakított adatokra támaszkodhatunk a legmegbízhatóbban. Az erre vonatkozóan közel két éve folytatott rendszeres kísérletek azonban már számos kedvező ellenállású törzsformát termeltek ki. Egyik újabban keletkezett ilyen forma a fenti „Csuka" törzs, a másik jellegzetes fajta korábbi keletkezésű. Kísérletsorozatunkban **delfintörzs** nevet kapta. Igen jó kisellenállású forma. Bármennyire különbözik a két törzs külsőleg egymástól, az áramlástani kialakításuk ugyanaz. A törzs eleje tökéletesen illeszkedik az áramláshoz, a szárny kilépőéle mögött, a leáramlásban a törzsnek csak jelentéktelen része fekszik. Ennél a törzskialakításnál a szárny mögötti részt tökéletesen az áramláshoz illeszteni nem lehetetlen, de építési nehézségeket okoz. Mégis kedvező ellenállású forma, mert az úgynevezett „nedvesített" felülete kicsi és így a surlódási ellenállás nagyrésze elesik.



9. ábra



10. ábra

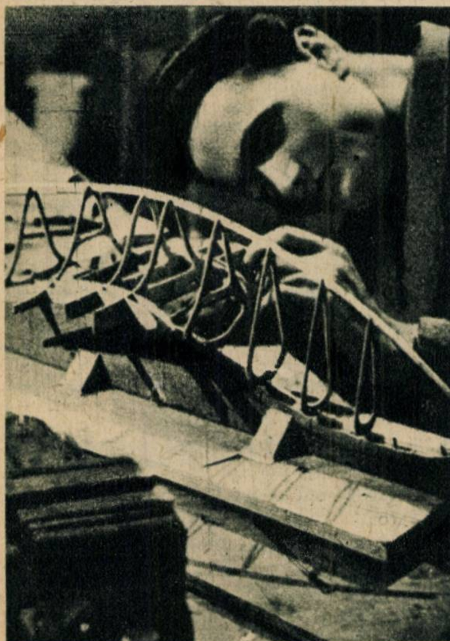


11. ábra

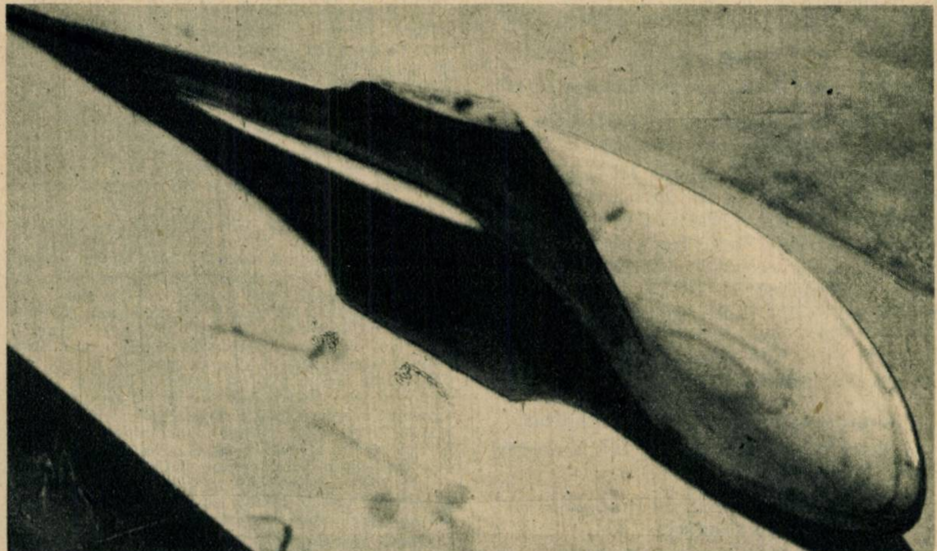
Ez a forma közvetlenül egy régebben is ismert kis ellenállású formából vezethető le az orrész áramláshoz illesztése által.

Az első ilyen törzsformával épült kísérleti model régebbi évfolyamunkban ismertetett „IBO—100" model volt. Hosszú út vezetett a kis furnirszárnyas modeltől a most bemérés alatt álló nagyteljesítményű modelekig. Az új törzsforma azonban a gyakorlatban igazolta a hozzáfűzött reményeket. Az új modeleket eredményeiknek teljes kiértékelése után tervrajzsorozatunkban kiadjuk. (A hivatkozott és utolsó számunkban közölt I. R. 33 model teljes nagyságú műhelyrajza rövidesen kapható könyvosztályunknál.)

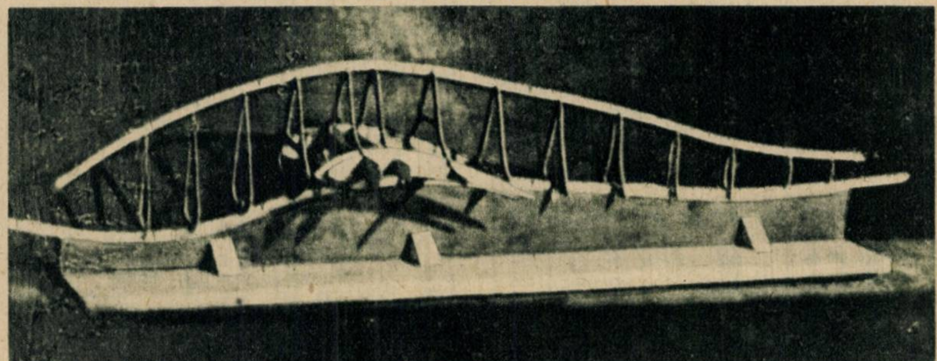
**(ijjász)**



Készül a csuka-törzs



Példák az áramláshoz illesztett törzs kivitelezésére






## BUDAPESTI KÖRZETI VERSENYEK EREDMÉNYE

**Vitorlázómodelek magasindítású versenye. (Levente aek.)**

1. Meszetler György, II. ker. levente, 1 óra 15' 45". 2. Kovács József, Danuvia, 36' 35". 3. Morocz György, Telefongyár, 30' —". 4. Faragó István, Danuvia, 3' 35". 5. Keresztes Vilmos, Danuvia, 3' 26". 6. Berényi József, Danuvia, 3' 03". 7. Erdélyi Géza, Danuvia, 1, 59". 8. Bobály István, Telefongyár, 1' 41". 9. Illés László, Marx, 1' 17". 10. Garai Imre, Danuvia, 1' 15". 11. Greff Endre, Marx, 1' 10". 12. Varanics János, Telefongyár, 1' 02".

**Gumimotoros modelek, kéziindítás.**

1. Meszetler György, II. ker. levente 1' 55".

**Földiindítás.**

1. Meszetler György, II. ker. levente, 2' 43".

**Vitorlázó modelek, magasindítás. (Iskolás aerokörök.)**

1. Bocskor Péter, Cavalloni, 33' 25". 2. Wagner Gyula, Cavalloni, 26' 25". 3. Poich Iván, Cavalloni, 14' 09". 4. Pataki Gyula, Cavalloni, 12' 22". 5. Fekete Antal, Szent László, 10' 69". 6. Oláh Jenő, Verbőczy, 10' 12". 7. Várnai Ferenc, Cavalloni, 2' 27". 8. Kerényi Imre, Verbőczy, 1' 35". 9. Dezsényi György, Eötvös, 1' 29". 10. Gyurkó Pál, Németbirodalmi, 1' 24". 11. Abaffi Imre, Cavalloni, 1' 02". 12. Bánóczi Kálmán, Cavalloni, 1' 01".

**Gumimotoros modelek, kéziindítás.**

1. Poich Lóránd, Cavalloni, 1' 18". 2. Kerényi Imre, Verbőczy, 1'.

**Mechanikus motoros modelek, kéziindítás.**

1. Poich Lóránd, Cavalloni, 2' 03".

**Vitorlázó modelek, magasindítás. (Egyéb modelezők.)**

1. Méray Nándor, Mávaero, 20' 02". 2. Horváth Ernő, Mávaero, 2' 59". 3. Győr János, Mávaero, 2' 49". 4. Gyepes József, Mávaero, 2' 07". 5. Szentesi Péter, Drasche, 2' 06".

**Gumimotoros modelek, kéziindítás.**

1. Horváth Ernő, Mávaero, 15' 53".

**Mechanikus motoros modelek, kéziindítás.**

1. Benedek György, MSE, 3' 29".

**Mechanikus motoros modelek, földindítás.**

1. Benedek György, MSE, 1 óra 7' 20".

**Levente csapatverseny.**

1. Danuvia L. E., Budapest, 44 pont. 2. Telefongyár, Budapest, 33 pont.

**Iskolások csapatversenye.**

1. Mátyás gimn., Cavalloni aerokör, Budapest, 73 pont. 2. Verbőczy gimn., Budapest, 12 pont.

**Egyéb modelezők csapatversenye.**

1. Mávaero, Budapest, 26 pont.

**Műszaki díjak.**

Jancsó Béla, MOM. Szutor Péter, Gamma. Fekete Antal, Szent László. Horváth Ernő, Mávaero. Benedek György, MSE. Méray Nándor, Mávaero.

**Tanfolyamok.** A Magyar Aero Szövetség a nyári hónapokat tanárvezetők képzésére, tanárvezetők, körzetvezetők és műhelyvezetők továbbképzésre használja fel. Június hó folyamán tanárvezetői tanfolyamot tartott budapesti központi műhelyben 16 tanár résztvételével. A tanfolyamot Pomázi Celesztin, a Ciszterci gimnázium aerokörének tanárelnöke vezette. Július hónapban a körzetvezető tanárok és műhelyvezetők részére volt továbbképző tanfolyam a Modelezési Osztály irányításával. E tanfolyamon 22 tanár, illetve műhelyvezető vett részt. Budapesti és vidéki körzeti központokban augusztus, szeptember hónapokban indul meg a továbbadó tanfolyam.

**Új csúcsteljesítmények.** Az idei nyár is sok rekordot hozott a magyar modelezőknek. A körzeti versenyeken úgyszólván egymást multák felül a szebbnél szebb eredmények. Miskolci versenyen Balázs József kat. gimnázium aerokörének tagja által épitett saját tervezésű gép repülése 1 óra 50 percig volt figyelhető, elért legnagyobb magassága 3600 m. Mindkét teljesítmény világrekord! Szép eredményt ért el még Stefán László a miskolci MÁV tanműhely repülőmodelező szakosztályának tagja által épitett model: 29 perc 23 mp. A szombathelyi körzeti versenyen Flamisch Ottó II. sz. polgári iskola aerokörének tagja által épitett „Uborka" típusú repülőmodel 35 p 50 mp volt követhető, 2000 m magasságban a starthelytől a kisérő repülőgépen ülő időmérőbiztos szeme elől eltűnt. Megtalálását 50 km távolságból jelentették. A budapesti körzeti versenyen Meszetler György II. ker. Levente Egyesület repülőmodelező szakosztály tagja által épitett vitorlázógép 1 óra 15 perc és 45 mp repült. Szép eredményt ért el még Kovács József Danuvia mod. szakosztály tagja: 36 perc 35 mp, valamint Mórocz György Telefongyári mod. szakosztály tagja által épitett vitorlázógép: 30 perc. A kolozsvári körzeti versenyen Benedek Zoltán ref. kollégium aerokörének tagja által épitett „C. F. 17" vit. model 16 perc 55 mp repült. A körzeti versenyekről egyébként lapunk más helyén részletesen beszámolunk.

**Eltünt repülőmodel!** Június 29-én, Budapesten, XIV. ker. körvasutnál Molnár János egyéni modelező inditotta gépét, mely 20 perc repülés után Csepel irányában eltűnt. A model lapostörzsű vitorlázógép, fehér papir bevonattal, a szárnyon piros csík vonul végig. Megtalálója értesítse tulajdonosát: Molnár János, Budapest, XIV., Öv-utca 114.

**Levente repülőmodelezőtábor Fonyódligeten.** A budapesti levente repülőmodelezők Fonyódligeten, tábor keretében gyültek egybe, hogy a nyári szép időt szórakozva, de tanulással élvezzék. Pintér István rep. főhadnagy irányitásával 80 rep. modelező vett részt a táborban. Kényelmes, világos és levegős műhelyhelyiségben egymásután készültek el a jobbnál jobb gépek. Levente I—IV. sorozatnál kezdték, majd C. F. 17." és „Uborka" tipusú modelekkel érték el az időhöz képest szép eredményeket. A műhelymunkában Pados Ottó és Losteiner József igen értékes munkát végeztek. A résztvevők által elért nagyobb eredmények: Steer József budafoki LE rep. mod. szakosztály tagja által épitett „Uborka" 18 perc és 15 mp repült. Karsa Bulcsu Bp. VI. ker. LE rep. mod. szakosztály tagja által épitett „I. R. 17." tipusú rep. model 17 perc 33 mp teljesítményt ért el. Egri Gábor Bp. IV. ker. LE tagja által épitett „Uborka" 16 perc 3 mp repült. Horváth József Budafok LE tagja által épitett „Uborka" 5 perc 30 mp repült. Barkász Lajos Levente IV. tip. gépe 2 perc 4 mp repült. Igen sokat igér Szeiler Henrik Pestszenterzsébeti LE tagja által épitett sajáttervezésű vit. model. Mely már a berepités alkalmával is 25 m zsinóron való felhúzás alkalmával 1 perc 17 mp időt ért el. A tábor sikeréhez nagyban hozzájárult az O. L. R. M. K. által adományozott anyag- és szerszámtámogatás, valamint a leventék sportosztálya által adományozott 1300 P támogatás. A tábor záróünnepségén több mint 50 teljesítmény jelvényt adtak ki a résztvevőknek.

**Levente rep. modelező szak. oktatóképző tanfolyam.** Az O. L. R. M. K. július hónapban inditotta meg repülőmodelező szakosztályvezetőképző tanfolyamát Érsekvadkerten. A tanfolyam 28 résztvevője legegészségesebb környezetben a legjobb előadóktól kapja meg a modelezés továbbadáshoz szükséges tudnivalókat. A tanfolyamról részletes fényképes beszámolónkat legközelebbi számunkban közöljük.

**Vitorlázó repülőink hírei:** A vitorlázó repülő üzem megkezdődött. Szolnokon oktató továbbképző tábor folyik. Előadói: dr. Kertész László, Szomolányi Károly, Sóváry Gyula, Bollmann Béla és Molnár Elemér. A tanfolyam elméleti és gyakorlati kiképzésből áll. A gyöngyösi terep kikísérletezése igen jó eredménnyel folyik. Mérai Horváth Róbert, Bajza István és Nagy Árpád kitűnő eredményeket értek el. A MOVE és MOM haderőnkivüli előképzésben résztvevő tagjai számára most indult meg a farkashegyi terepen kiképző táboruk.

**Motoros** kiképzés megindult.

**Kaltenbach** Henrik kassai keretünk főoktatója és neje örömmel adják hírül harmadik kislányunk Gerda Ida, Judit megérkezését. Lapunk részéről szeretettel köszöntjük úgy a szülőket mint gyermeküket.

**Gyüjtsük a csonthéjas gyümölcsmagvakat! Zseblámpaelem és gázálarc szűrőbetét készül belőle. A barack-, szilva-, dió- és mogyoró maghéját adjuk oda a leventéknek**

**A Levente Hírközpont jelenti:**

Kevesen tudják, hogy a zseblámpák szárazelemének, valamint a gázálarcok szűrőbetétének milyen fontos alkotó anyaga az úgynevezett „aktív szén", amelyet a csonthéjas magvak héjából állítanak elő, Ilyen célra alkalmas a sárga- és az őszibarck, a szilva, dió és mogyoró maghéja.

A hadiiparnak igen nagy mennyiségben van szüksége ilyen nyersanyagra. Ezért a leventeintézmény országos szervezetével hozzáfogott a felsorolt gyümölcsök csonthéjas magvának gyűjtéséhez. A gyűjtést a Levente Gazdasági Szövetkezések Központja végzi.

A leventék országszerte nagy propagandát fejtenek ki a gyűjtés érdekében s igy mindenki tudomást szerez arról, hogy a csonthéjas magvakat nem szabad eldobni, hanem azokat gyűjteni hazafias kötelesség. Minden házban gyűjtsük a csonthéjas gyümölcsmagvakat s ha azok tárolása bármilyen nehézséget okozna, adjuk át a leventéknek, akik beváltási árat is fizetnek érte.

A multban a hadiipar a konzervgyáraktól, magtörő üzemektől és hulladék-kereskedőktől szerezte be a szükséges mennyiségű csonthéjas magvakat. Ez ma már nem elegendő. A nyári gyümölcsfogyasztás idején az országban nem szabad elvesznie egyetlen csonthéjas gyümölcsmagnak sem: össze kell gyűjteni és zseblámpaelem, gázálarc szűrőbetét gyártásához felhasználásra adni.

**Csupaszárny rekord . . .**
Született az O. L. R. M. K. oktatói tanfolyamának háziversenyén. Kiss Ernő debreceni szakoktató csupaszárnya 6 perc 20 másodperces repüléssel megdöntötte az eddigi magyar csupaszárny rekordot. Egy órával később ugyanez a gép 6 perc 30 másodperccel megjavította saját rekordját.

# VÁLASZOL:

**Fükő József, Kelemér.** Jelentkezésedet elfogadtuk. Levelezői igazolványt címedre elküldtük. A küldött tájékoztató alapján beszámolódat várjuk.

**Gregus Géza, Budapest.** Lapunk iránti ragaszkodásodat köszönjük. Vitorlázó kiképzésedet kérd a MOVE repülő osztályától, Budapest, VI., Podmaniczky-utca 45. Törekvésedhez sok sikert kívánunk!

**Magyar Géza, Budapest.** Ha egyébként a már közölt feltételeknek megfelelsz, úgy jelentkezhetsz a kiképzésre.

**Ipacs József, Topolya; Simsay Tivadar, Kiskunfélegyháza.** Aeroköri munkátokról szóló beszámolótokat köszönjük. Közölni fogjuk.

**Party Mária, Polgárdi.** A hivatkozott ujság közleménye téves értesülésen alapszik. Jelenleg nőket a rep. kiképzésre nem vesznek fel. Repülés iránt való szeretetét köszönjük. Egyelőre mint vöröskeresztes ápolónő vehet részt a szolgálatban.

**Czinkoczi György, Mezőberény.** 1. Levelezőtudósítónk tájékoztatóját FAI szabályzatot és MAeSz versenyszabályzatot címedre megküldöttük. 2. Vitorlázó kiképzésre betöltött 16 éves kortól jelentkezhetsz a szolnoki cserkészrepülőknél.

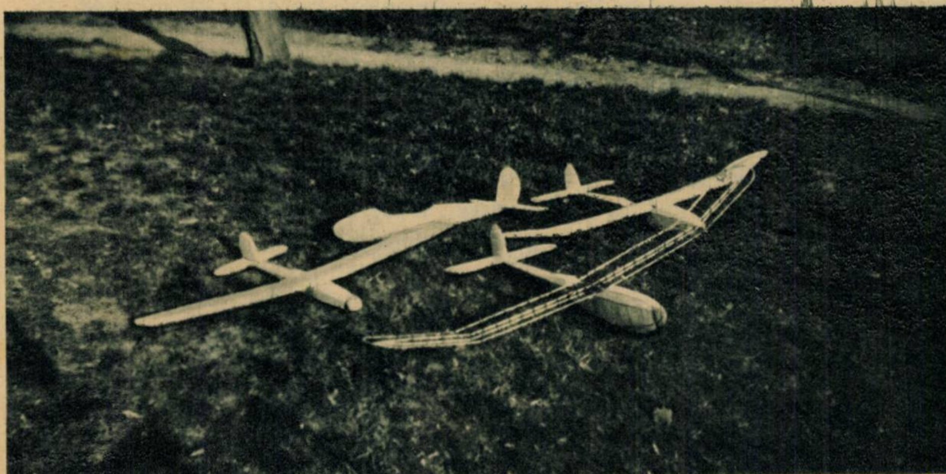
**Stonád József, Pécs.** 1. Az országos repülőmodelversenyen csak azok a modelezők vehetnek részt, akik: a) körzeti repülőmodelversenyen résztvettek; b) II. fokú teljesitményjelvényt birják. Fentiek alól indokolt esetben a MAeSz felmentést adhat. 2. Fejtörő-pályázatról a lapban közölteknél többet nem mondhatunk. 3. III. fokú teljesitményjelvény FAI jelvény. Itt az előirt teljesitmény vitorlázó modellel minimum 5 perc és motoros modellel minimum 3 perc teljesitmény.

**Medgyes Sándor, Kecel.** Tekintettel arra, hogy lakóhelyed közelében vitorlázó egyesület nincs, fordulj kéréseddel a Magyar Aero Szövetség Vitorlázó Osztályához. Címe: Budapest, V., Vigadó-utca 2.

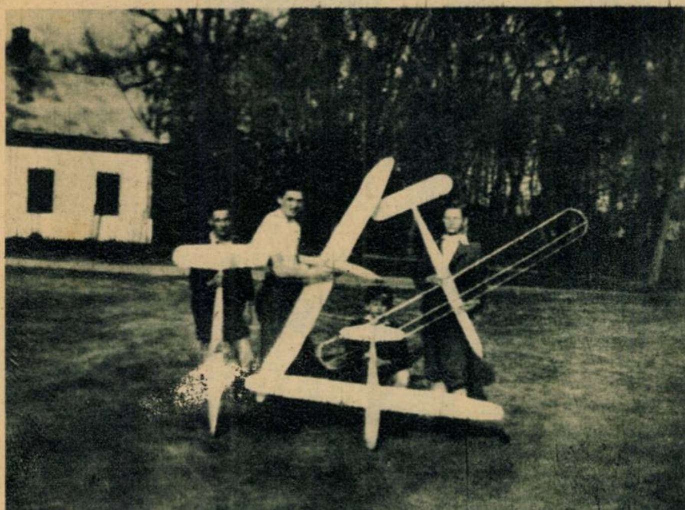
**Ipacs József, Topolya.** Jelentkezésedet elfogadjuk. A szükséges tájékoztatót címedre megküldöttük.

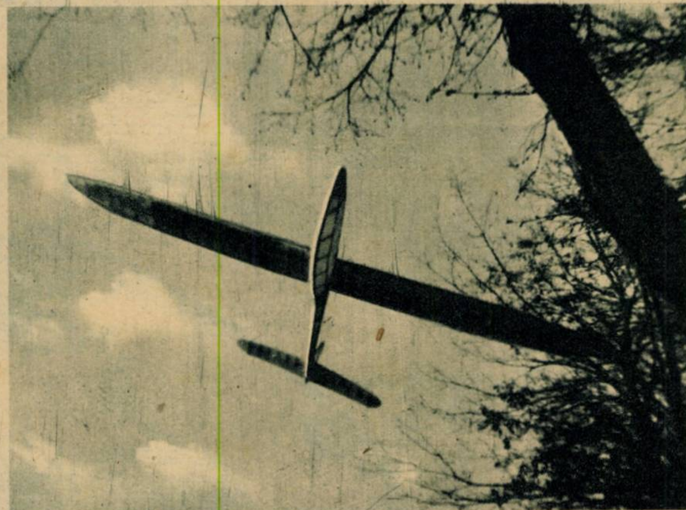
**Verbó Sándor, Dunaharaszti és több levelezőnknek.** Csak a tanárelnök vagy Levente Rep. Mod. Szakosztályvezető által látttamozott levelezői jelentést közölhetjük. Fáradozásaidat köszönjük, de kérünk, hogy a jövőben a láttamozásról ne feledkezzél meg.

# LEVELEZŐINK jelentik....









DOLGOZNAK A SÁROSPATAKI MODELEZŐK

*Előfizetési ára egy évre 6 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 20 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII, Király-u. 93. Telefon: 222—422.*

**IFJÚ REPÜLŐ**
MEGJELENIK HAVONTA, MINDEN 1-ÉN
Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN FŐSZERKESZTŐ

*Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.*

Forrás Nyomdai Műintézet és Kiadóvállalat R.-T. mélynyomása, Budapest, VII, Dohány-utca 12. sz. Felelős vezető: Molnár József.